

Ложь о спасении

Сегодня — пять лет со дня гибели «Курска». Виновные не наказаны, и спасать мы так и не научились. Публикуем доклад, «умерший» в столе главкома Куроедова

Сегодня исполнится пять лет со дня гибели «Курска» и 94 членов экипажа подводного крейсера. Двадцать три подводника, которые выжили после взрывов на лодке и перебрались в 9-й отсек, перестали подавать сигналы SOS вечером 14 августа 2000 года.

За пять лет ни следователи Главной военной прокуратуры, ни эксперты Министерства обороны, ни генпрокурор Устинов, ни командование ВМФ, ни президент Путин этот факт, зафиксированный в материалах уголовного дела, не признали.

За пять лет в стране произошло слишком много катастроф и трагедий. Ни в одной из них обществу не хватает сил и настойчивости разобраться до конца. До конца — это не посадить хоть кого-нибудь на скамью подсудимых. Истинные виновники все равно останутся неприкосновенными. После «Курска» были сняты с должностей 14 офицеров Северного флота, но утонула К-159. В результате поспешного и несправедливого суда над адмиралом Геннадием Сучковым Куроедов избавился от конкурента, а флот лишился последней надежды. И через два года произошло ЧП с АС-28, который спасли иностранцы.

Все эти годы «Новая» пыталась анализировать ошибки системы, которые привели к гибели лодки и к смерти экипажа. Мы спорили с военными чиновниками, запрашивали ответа у конструкторов ЦКБ «Рубин», судились с экспертами Минобороны и военными прокурорами. В результате один суд в Басманном суде мы выиграли, но потом в дело включилось «басманное правосудие», и мы тот же самый иск проиграли. И тогда родственники погибших подводников подали жалобу в Европейский суд. В ближайшее время «Новая» также обратится в Страсбург, где уже к этому времени создан прецедент по защите свободы слова в России. Нет никакого желания судиться с Россией. Но пока только так можно доказать свою правоту и, главное, заставить проделать работу над ошибками, которые ведут к катастрофам и смертям.

Сегодня мы публикуем сложный для читателя текст. С другой стороны, репутация газеты в освещении военноморской тематики достаточно высока, нас читают профессионалы: и подводники, и надводники, и спасатели. Это доклад профессионального спасателя, свидетельствующий о катастрофическом положении отечественной спасательной службы на море. Доклад был подготовлен сразу после гибели «Курска», но «умер» в столе главкома Куроедова.

1. Конструктивные недостатки средств обозначения и поиска затонувшей подводной лодки:

— аварийно-спасательные буй (АСБ) морально устарели, обладают ограниченным радиусом действия и крайне низкой надежностью, устройства связи на них не соответствуют мировым тенденциям в области обнаружения кораблей, терпящих бедствие, нет возможности спутникового обнаружения, выдачи координат аварийного объекта. ...Механизмы крепления АСБ на подлодке неудобны в эксплуатации, неоднократно лодки теряли АСБ в море. Неудовлетворительны и конструктивные характеристики АСБ... Конструкторские бюро, видимо, понимая истинные возможности имеющихся АСБ, вместо их модернизации пошли по «легкому» пути: вместо двух АСБ (как, например, на лодках второго поколения) на ПЛ третьего поколения установлен уже один буй. А на подлодках проекта 949А аварийно-спасательный буй вообще не предусмотрен;

— приборы аварийной гидроакустической сигнализации МГС-29 (МГС-30) не отвечают современным требованиям: время излучения акустического сигнала (30 секунд) недостаточно для обнаружения корабля, терпящего бедствие. Так, в 2000 году судно «Рудницкий» было фактически в четырех километрах от места гибели «Курска», но запеленговать лодку не смогло, хотя в технических характеристиках МГС-30 (которая была на «Курске») указано, что дальность обнаружения составляет 5 километров. И только находясь на расстоянии 2201 метра от «Курска», судно «Рудницкий» смогло поймать сигнал МГС-30;

— в настоящее время отсутствуют технические средства, специально разработанные для поиска затонувших

подлодок. При поиске затонувших объектов применяются минно-тральные силы, гидрографические суда, самолеты и вертолеты флота, надводные корабли. Но у последних гидроакустические комплексы не имеют технической возможности произвести запуск аварийного гидроакустического сигнализатора аварийной лодки в режиме «Дежурный». А гидроакустические системы, имеющиеся на минно-тральных силах флота и спасательных судах, не могут обнаружить подлодку, так как неэффективны против противошумного резинового (легкого) корпуса подлодки. Гидролокаторы, имеющиеся на вооружении гидрографических судов, имеют слабую разрешающую способность и действуют только на глубине 100 метров;

— радиотехническое вооружение устарело морально и физически и не обеспечивает допоиск и наведение на затонувший объект. За период работ по обследованию «Курска» с использованием ГАС МГА-19 только один раз удалось получить кратковременный устойчивый контакт с затонувшей подлодкой.

2. Конструктивные недостатки аварийно-спасательных устройств на подводных лодках:

— всплывающая камера (ВСК) сложна в обслуживании, не обеспечивает надежного отделения от аварийной лодки, не оборудована эффективными средствами связи обозначения, не обеспечена плавучесть ВСК во время шторма, нельзя использовать ВСК при повышенном давлении в отсеке затонувшей ПЛ, нет мест для хранения спасательных гидрокостюмов и т.д.;

— расположение комингс-площадок на подлодках не учитывает особенности использования подводных аппаратов при спасении экипажа из затонувшей подлодки. Комингс-площадка на ПЛ проекта 949А расположена недопустимо близко от кормовых стабилизаторов (3 метра), а на ПЛ проекта 877 носовая комингс-площадка слишком близко от рубки;

— на «Курске» (и других лодках этого проекта) имеется только один аварийно-спасательный люк (в 9-м отсеке). В 4-м отсеке выходной люк не оборудован комингс-площадкой, а также устройствами для самостоятельного выхода экипажа из затонувшей подлодки;

— в процессе анализа, почему колокол не смог пристыковаться к комингс-площадке «Курска», были выявлены серьезные конструктивные недостатки*. Такая конструкция аварийно-спасательного люка делает практически невозможным спасение подводников;

— в «эпроновских» выгородках ПЛ проекта 949А отсутствует арматура для вентиляции отсеков аварийных подлодок, что существенно ограничивает возможности спасателей по поддержанию жизнедеятельности экипажа затонувшей лодки;

— спасательное снаряжение подводника морально устарело. Единого понимания, каким должно быть снаряжение в современных условиях, у отечественных конструкторов и моряков, к сожалению, нет. Поэтому единственное, что есть у подводников, — гидрокостюмы АРО-40 и аппараты ИДА-59, предназначенные только для спасения, а не для борьбы за живучесть. Но и они годны только для абсолютно здоровых людей, для раненых и травмированных подводников средств спасения не предусмотрено.

3. Конструктивные недостатки подводных спасательных аппаратов (например, таких, как АС-28):

— технические средства навигации морально и технически устарели и не позволяют подводным спасательным аппаратам эффективно выполнять поисковые и подводно-технические работы. Более того, не обеспечивают навигационной безопасности для самих подводных аппаратов (ПА);

— собственное навигационное оборудование ПА также не обеспечивает безопасности работы и надежного наведения на затонувшие объекты. Все это (а также отсутствие автоматических систем — автопрокладчиков, автоматизированного определения места и т.п.) существенно уменьшает и без того ограниченные возможности ПА по выполнению подводно-технических работ. В ходе спасательных работ на «Курске» ПА АС-34 (аналогичный АС-28) и АС-36 затрачивали до двух и более часов для допоиска и визуального обнаружения «Курска».

4. Конструктивные недостатки сил и средств ПСО (поисково-спасательного обеспечения) по поддержанию жизнедеятельности и спасению экипажа из затонувшей подлодки:

— судна-носители подводных спасательных и рабочих аппаратов оборудованы технически устаревшим погрузо-выгрузочным комплексом, поэтому выгрузка подводных аппаратов без повреждений (ударов о борт самого судна) практически невозможна; также суда-носители не обеспечены системой динамического позиционирования, поэтому не справляются с сильным ветром и не обеспечивают безопасность выгрузки

подводных аппаратов; система навигационного координирования плавания подводного аппарата на судне-носителе практически отсутствует; отсутствует техническое оборудование, которое позволяет спасти личный состав из затонувшей подлодки, что делает суда-носители практически бесполезными...

5. Недостатки системы поисково-спасательного обеспечения Северного флота (на остальных флотах ситуация еще хуже. — Е.М.):

— В 1990 году в составе СФ было три спасательных судна проекта 527 с глубоководными водолазными комплексами, позволяющими выполнять водолазные работы на глубинах до 200 метров методом кратковременных погружений, также была спасательная подлодка проекта 940 с глубоководным водолазным комплексом, позволяющим выполнять водолазные работы на глубине до 200 метров (метод кратковременных погружений), а при использовании метода насыщенных погружений — до 250 метров. На 1 января 1990 года в составе СФ было более 60 водолазов-глубоководников, в том числе 11 офицеров, имеющих квалификацию «водолазный специалист». С 1994 года на СФ нет больше водолазов-глубоководников.

(В период с 1990 по 1996 год все суда и корабли с глубоководными водолазными комплексами приказами главкома ВМФ Феликса Громова были исключены из боевого состава ВМФ. Причина: истечение срока службы и отсутствие средств на поддержание их технической готовности, а также (!) ликвидация водолазной службы флота была предусмотрена программой реформирования ВС РФ.)

До середины 90-х в Северном бассейне имелось несколько современных спасательных и буровых судов, оснащенных современными глубоководными водолазными комплексами, позволяющими выполнять работы на глубинах до 300 метров (аналогичное оборудование использовалось норвежским спасательным судном Seaway Eagle при выполнении водолазных работ на «Курске» в августе 2000-го — когда норвежцы смогли открыть люк 9-го отсека). В настоящее время все это оборудование демонтировано, водолазов-глубоководников нет...

<...>

** В результате расследования причин неудачного спасения 23 подводников, выживших в 9-м отсеке АПРК «Курск» (проект 949А), был выявлен серьезный конструктивный недостаток комингс-площадки. Резиновое уплотнение нижней крышки аварийного люка конструктивно рассчитано на предельно допустимое давление из отсека, равное не более 2 кгс/кв. см. Резиновое уплотнение верхней крышки люка конструктивно рассчитано на избыточное давление из шахты спасательного люка, равное 6 кгс/кв. см. При посадке спасательного аппарата (колокола) на комингс-площадку и создании в предкамере разрежения с понижением давления относительно забортного происходило перетекание забортной воды из затопленного 9-го отсека в шахту спасательного люка и из него в камеру присоса подводного аппарата. Такая конструкция аварийно-спасательного люка делает практически невозможным спасение подводников при повышении давления в отсеках подводной лодки выше указанных величин.*

«Новая» четыре года пишет о конструктивных недостатках лодок проекта 949А (всего вместе с «Курском» было построено одиннадцать подводных крейсеров). Мы обращались напрямую и к Игорю Спасскому, руководителю ЦКБ «Рубин», спроектировавшему лодку, и лично к генеральному прокурору РФ Владимиру Устинову. Пытались обратить внимание на то, что в критические моменты конструктивные недостатки становятся смертельными и их нужно исправить хотя бы на других ПЛ этого проекта. Никакой реакции на наши обращения и материалы не последовало.

После этого доклада прошло четыре года или две катастрофы. Мы стали богаче на несколько миллиардов нефтедолларов и, конечно, можем закупить два (и даже больше) робота «Скорпио». Но лучше бы нам заключить контракт с японским ВМФ и американскими ВМС (на ТОФе) и норвежскими и британскими военно-морскими силами (на Балтике и Севере), потому что спасти мы все равно не научимся. А наши лодки, корабли и даже уже спасательные аппараты тонуть не перестанут. По одной простой причине. Ушел главком Громов и стал коммерсантом. Но вытасил на свое место «безобидного» главкома Куроедова, который был полностью обязан Громову, так как в профессиональном плане ничем себя не проявил. Теперь, допустим, из-за тяжелой болезни Куроедова, требующей многомесячной терапии, врио главкома ВМФ РФ станет начальник штаба Владимир Масорин. За ним, слава богу, нет шлейфа коммерческих разборок, но и профессиональных достижений, увы, тоже нет. В Минобороны до ЧП с АС-28 категорически не хотели видеть Масорина на должности главкома, но после спасения экипажа его, конечно, назначат. Больше некого. С другой стороны, именно начштаба ВМФ РФ должен нести ответственность за ЧП на Камчатке, так как именно он отвечает за все средства берегового и подводного наблюдения, к которым относится стратегическая БГАС (Береговая шумопеленгаторная гидроакустическая система дальнего обнаружения подводных объектов). Которую

рассекретил запутавшийся в шлангах и тросах АС-28.

Опять-таки можно наказать командира экипажа Милошевского или старшего по званию Валерия Лепетюху. Главная военная прокуратура способна на такой трюк, если, конечно, не вступится министр обороны.

А на очередных учениях или плановых работах снова что-нибудь утонет...

Автор: Елена Милашина © Новая газета ОБЩЕСТВО, РОССИЯ 👁 2520 12.08.2005, 12:58 🔄 144

URL: <https://babr24.com/?ADE=23531> Bytes: 13409 / 13362 Версия для печати Скачать PDF

👍 [Порекомендовать текст](#)

Поделиться в соцсетях:

Также читайте эксклюзивную информацию в соцсетях:

- [Телеграм](#)

- [ВКонтакте](#)

Связаться с редакцией Бабра:

newsbabr@gmail.com

Автор текста: **Елена
Милашина.**

НАПИСАТЬ ГЛАВРЕДУ:

Телеграм: [@babr24_link_bot](#)

Эл.почта: newsbabr@gmail.com

ЗАКАЗАТЬ РАССЛЕДОВАНИЕ:

эл.почта: bratska.net.net@gmail.com

КОНТАКТЫ

Бурятия и Монголия: Станислав Цырь

Телеграм: [@bur24_link_bot](#)

эл.почта: bur.babr@gmail.com

Иркутск: Анастасия Суворова

Телеграм: [@irk24_link_bot](#)

эл.почта: irkbabr24@gmail.com

Красноярск: Ирина Манская

Телеграм: [@kras24_link_bot](#)

эл.почта: krasyar.babr@gmail.com

Новосибирск: Алина Обская

Телеграм: [@nsk24_link_bot](#)

эл.почта: nsk.babr@gmail.com

Томск: Николай Ушайкин

Телеграм: [@tomsk24_link_bot](#)

эл.почта: tomsk.babr@gmail.com

[Прислать свою новость](#)

ЗАКАЗАТЬ РАЗМЕЩЕНИЕ:

Рекламная группа "Экватор"

Телеграм: [@babrobot_bot](#)

эл.почта: equatoria@gmail.com

СТРАТЕГИЧЕСКОЕ СОТРУДНИЧЕСТВО:

эл.почта: babrmarket@gmail.com

[Подробнее о размещении](#)

[Отказ от ответственности](#)

[Правила перепечаток](#)

[Соглашение о франчайзинге](#)

[Что такое Бабр24](#)

[Вакансии](#)

[Статистика сайта](#)

[Архив](#)

[Календарь](#)

[Зеркала сайта](#)